

Relazione

Siamo al giro di boa di un percorso che ha messo in relazione la crisi, che il settore delle costruzioni sta attraversando, le difficoltà dei lavoratori ed imprenditori, i territori Municipali romani e le Province laziali.

Siamo passati dai problemi di mobilità del quadrante est, a quelli infrastrutturali del quadrante Pomezia-Castelli, a quelli dell'edilizia economica e popolare a sud, con il piano straordinario di demolizione e ricostruzione di Tor Bella Monaca, all'esperienza della costruzione del Quartaccio a Roma nord, fino al conflitto ambiente e lavoro con il tema della quarta pista dell'aeroporto di Fiumicino, argomento di assoluta attualità e che immagino ci detterà l'agenda nel prossimo futuro riguardo ai cementifici siti sui territori di Guidonia e Colleferro o alle cave in genere, in particolare quelle di travertino presenti a Tivoli.

Una analisi concreta, obiettiva e che fa della prossimità e del territorio il luogo di elezione privilegiato della ricerca e della analisi, in presa diretta, senza filtri, del disagio e dei bisogni.

Partendo dalle residenze dei lavoratori edili e dal loro attuale stato di occupati, disoccupati con o senza indennità o cassaintegrati, passando per il crollo conseguente dei consumi individuali e collettivi, per arrivare all'impovertimento dell'economia del territorio e in alcuni casi all'acuirsi del disagio e della coesione sociale che rappresenta il valore aggiunto di una comunità, di un quartiere, di una intera città.

Ci siamo confrontati con imprenditori senza commesse pubbliche e private ed ormai agonizzanti, registrato il numero delle imprese cessate o fallite, sentito l'impotenza di presidenti di municipio o amministratori pubblici, in genere privi di risorse, autonomia e competenze, per arrivare ai comitati di quartiere, alle associazioni di cittadini e a tutte le altre forme di rappresentanza organizzata.

Alla fine ne esce un quadro e una rappresentazione desolante e pericolosa per la tenuta sociale, democratica e di relazione.

Nel resto delle province i temi hanno riguardato fondamentalmente l'infrastrutturazione e la mobilità, l'argomento dell'abitare e, in alcuni casi, la legalità e le infiltrazioni criminali nel territorio.

Un grande, per la Fillea, lavoro di ascolto, articolato e costruttivo, che ci obbliga, oggi, per le responsabilità che abbiamo, a dare un contributo per non stare fermi perché "Chi sta fermo crepa", come sottolinea con grande dose di realismo e rudezza il titolo del nostro convegno nella ex Fiera di Roma.

I dati della crisi e della sua veloce progressione non li dettaglio, sono esposti, sono consultabili tra il nostro materiale con numeri, grafici, percentuali e sono conosciuti ai nostri ospiti; li sintetizzo in macroaree.

Nel periodo 2009/2010 gli operai edili che hanno perso il posto di lavoro nel Lazio sono stati circa 11.000 e le imprese chiuse circa 1300: soltanto Roma fa registrare una diminuzione di 8.245 operai e 1035 imprese cessate.

C'è poi il dato eccezionale degli ammortizzatori sociali (fonte INPS periodo 2008-09) nel Lazio che, all'interno di un totale di 11.950.844 ore in aumento c'è la crescita del 6.602% della cig in deroga, del 1.520% della straordinaria e del 168% dell'ordinaria in cui Roma pesa, per quella in deroga, del 13.123% per gli impiegati e del 7.164% per gli operai e i dati registrati a maggio 2011 hanno già superato l'equivalente del 2010.

Tutto questo senza particolari clamori a causa della struttura d'impresa piccola e piccolissima e della dispersione nel territorio in cui avviene l'emorragia occupazionale.

Per questo appuntamento finale ringraziamo la Società Investimenti SpA che ci ha concesso l'uso, in modo straordinario ed esclusivo, di questi spazi, in un luogo simbolo della città,

rappresentativa dei mali del settore a partire dalla debolezza strutturale della P.A. per arrivare ai bizantinismi della politica.

Su questa area, una volta accantonata l'idea veltroniana della "città dei bambini" e la manifestazione di interesse lanciata nel 2007 da 12 cordate di imprenditori internazionali e locali, la stessa idea è stata rilanciata come una occasione simbolica di riuso dalla giunta Alemanno e fortemente perseguita dall'amministrazione e dalla proprietà.

A gennaio sembrava tutto pronto con la presentazione delle linee guida, ma oggi si attende ancora l'approvazione della variante urbanistica per dare il via alla gara.

Sui 67 mila mq dovrebbe nascere un quartiere residenziale con edifici a corte nel rispetto al paesaggio e al verde.

Abbiamo anche sviluppato un lavoro, sicuramente da migliorare ed imperfetto, di ricerca sulle fonti di finanziamento, le grandi committenze, concessionarie e stazioni appaltanti medie-piccole sulle linee di credito aperte, sui mutui contratti, sui lavori finanziati e non realizzati o quelli depotenziati e le abbiamo confrontate con gli annunci ad effetto, con le celebrazioni o con i patti sottoscritti, l'ultimo dei quali la "Nuova intesa generale fra Governo e Regione Lazio": un patto da 7 miliardi per le infrastrutture da realizzare nella regione con elenco allegato di opere da cantierizzare divise tra nord, sud e centro, elenco tra l'altro privo di qualsiasi originalità sul numero e il tipo di opere.

Dal confronto è uscito fuori un risultato che, per usare un eufemismo, paradossale tra lo scarto del dire e quello del fare.

Scarto evidente nel caso della conduzione della macchina amministrativa comunale, a cominciare dalle preoccupazioni che esprimiamo sull'ultimo bilancio di previsione 2011 di nuovo rimandato da giugno ad agosto, ed approfittando della proroga del Viminale, la giunta ha approvato un maxiemendamento al Bilancio 2011 in discussione in Aula, per stanziare risorse

aggiuntive sugli investimenti, operazione sintomatica di preoccupazione per la tenuta politica, ma che restano insufficienti per lo sviluppo.

La giunta Alemanno ha molto enfatizzato le difficoltà del bilancio del Comune, ma si è poco concentrata sulle questioni reali.

Dopo aver ottenuto i 300 milioni del piano di rientro è mancato completamente il raccordo con il livello nazionale.

Un breve bilancio di alcune forti criticità.

Sul sistema di trasporto metropolitano la Fillea insieme a Feneal-UIL e Filca-Cisl sta discutendo con il consorzio e la società realizzatori della linea B1 e C il licenziamento di un totale di circa 650 lavoratori tra diretti e società subappaltatrici.

Intanto il comune tiene fermo l'appalto in finanzia di progetto della metro B, tratto Rebibbia-Casal Monastero. È passato quasi un anno e i progetti del prolungamento del valore di 447 milioni sono ancora incagliati tra gli studi legali e il consiglio comunale, con la certezza, ormai, che appena il comune chiuderà la procedura con un'aggiudicazione definitiva ci sarà il ricorso della cordata che ha perso la gara e conseguente blocco di cantiere.

Per la metro C i 790 milioni assegnati dal Cipe per la tratta S.Giovanni-Colosseo sono inferiori all'importo iniziale, tanto da rendere necessaria la elaborazione di un nuovo progetto esecutivo da parte del contraente generale e il rinvio dei lavori.

Intanto, su proposta della società Metro C, l'ultimo tratto del tracciato originario cambia di nuovo percorso. Il nuovo tracciato da Colosseo a Farnesina sarà pagato per metà dai privati in cambio di un pacchetto di valorizzazioni nell'area di Prati-Auditorium realizzate su alcuni immobili pregiati come le caserme dismesse e la società Metro C si candida alla gestione dell'intera linea.

Ci sono in programma i prolungamenti delle linee A e B1. La seconda giungerà fino a Porte di Roma ed ha un valore di appalto

di 480 milioni anche questo da realizzarsi in finanza di progetto. Una volta definito il tracciato, in continuo cambiamento ,che questo tuteli prioritariamente l'interesse dei residenti, della città e non quello dei proprietari dei terreni interessati.

L'uso disinvolto e un po' propagandistico del ricorso alla formula della finanza di progetto, ormai annunciata per tutto, potrebbe rappresentare più che una accelerazione un modo dilatorio per la realizzazione dei lavori e sostitutivo della programmazione della P.A.

Il ricorso al progetto di finanza dovrebbe essere eccezionale e non ricorrente per il comune di Roma considerando che lo stesso gode dell' esenzione all'applicazione del "patto di stabilità interno" per tutto il 2011 per cui esentato dagli effetti negativi che produce sulla capacità di investimenti degli enti locali.

L'impianto ideale per un uso corretto è che ci vorrebbe un'impresa disponibile, che singola o associata, sia fortemente strutturata e solida capace di promuovere, in un rapporto stretto con il mondo del credito, opere che abbiano un duplice effetto positivo per la collettività e per la remunerazione del capitale investito e fino ad oggi, dove e quando raramente si è realizzato, ha evidenziato forti criticità operative e di gestione.

Nel caso delle metro, in particolare, il pagamento e la giusta remunerazione degli investimenti dovrebbero avvenire attraverso vendite e valorizzazioni immobiliari, in assenza di una direttrice di sviluppo dopo l'accantonamento del PRG, c'è il rischio che l'interesse privato prevalga su quello pubblico.

Il caso emblematico è quello della sospensione del progetto della linea D da parte dell'Autorità di controllo sui lavori pubblici che invitava Roma Metropolitane SpA ad accertare la sussistenza

dell'interesse pubblico rispetto a quello privato nella realizzazione e gestione della metro.

In questo quadro di scarse risorse pubbliche e investimenti privati è urgente una regia forte della politica per trovare un giusto equilibrio tra l'interesse pubblico-privato, quello del territorio e dello sviluppo, anche in funzione della nostra candidatura alle olimpiadi del 2020, perché uno dei parametri per farcele assegnare sta proprio nella funzionalità delle strutture sportive e capillarità delle infrastrutture per la mobilità.

Vanno pertanto pianificate e progettate già da adesso, senza clamori celebrativi, opere viarie e ferroviarie strategiche, non solo per vincere le Olimpiadi del 2020 ma pensando al dopo e, come successe per le Olimpiadi del 60, le opere restino a disposizione della città per modernizzarla e non durino il tempo della manifestazione, come invece avvenne per i Mondiali di calcio del 90 quando i lavori iniziarono all'insegna dell'emergenza dopo i ritardi di programmazione e proseguirono nella fretta per la consegna o come nel Giubileo del 2000 dove le notevoli risorse furono più funzionali ai settori economici-impresariali che alla trasformazione della città: esempio emblematico è stata la Stazione Ostiense.

A proposito di Giubileo e opere di restauro architettonico o scavo archeologico, i 20 milioni di euro dei fondi residuali non spesi nelle casse delle soprintendenze archeologiche del Lazio quando potranno essere utilizzati? O la soluzione è quella di un nuovo mecenatismo utile ma non certo strategico?

Si potrebbe riconsiderare e contestualizzare, in tema di mobilità sostenibile, "il Piano Strategico della mobilità" approvato in giunta nel 2009 e rimasto sulla carta i cui cardini erano: chiusura dell'anello ferroviario, pedonalizzazione del centro storico, corridoi della mobilità e incremento dei parcheggi.

Positiva invece la rimodulazione dei 107 milioni di fondi previsti per Roma capitale; soldi sottratti ad opere infrastrutturali non ancora pronte per essere cantierate e spostati sulla realizzazione di opere con una progettazione avanzata e che possono diventare cantieri ed occupazione.

Poi c'è il grande tema della casa e della compatibilità del costruire e dell'uso del territorio.

Con il tema di un PRG approvato a distanza di 45 anni dall'ultimo e i tentativi ricorrenti di aggirarlo a turno, da amministratori, costruttori e privati proprietari, ottengono il risultato di dilatare i tempi d'intervento e l'apertura dei cantieri, come il mancato o parziale utilizzo di programmi di riqualificazione urbana e di sviluppo sostenibile come i PRUSST, strumenti partecipati ed equilibrati.

Gli art.11 e le nuove 18 centralità del PRG, rimesse in discussione perché gli indici di edificabilità così come erano stati inizialmente concepiti dal PRG, sembrerebbero non essere più sufficienti a garantire la realizzazione dei servizi e delle infrastrutture adeguate a queste nuove centralità, ma la vera criticità è rappresentata dalla ridotta potenzialità edificatoria per proprietari e costruttori e i lavori non iniziano.

Mentre quello realizzabile non decolla, il sindaco annuncia l'estate passata, con grande enfasi, il progetto di demolizione e ricostruzione delle torri a Tor Bella Monaca come grande progetto di riqualificazione urbana, realizzabile di nuovo con la partecipazione economica pari a 1 miliardo di euro dei privati in cambio di nuova edificabilità.

L'operazione condotta dà più il senso dell'estemporaneità della provvisorietà e dell'ideologismo che quella di una direzione programmatica di intervento sociale e di riqualificazione edilizia.

Invece, che fine ha fatto il bando "F555" del nuovo quartiere di Pietralata che prevedeva la costruzione di 555 nuove case di

“housing sociale” su un area ex SDO? Un piccolo quartiere con palazzine di quattro cinque piani, una piazza centrale con fontana monumentale e negozi, giardini e una scuola materna.

Dopo la realizzazione del master-plan cosa impedisce la realizzazione del quartiere?

E l'operazione di social housing che risale alla giunta Storace e approvata in via definitiva dal Consiglio comunale di Roma a marzo, che consente la realizzazione di 9100 alloggi di edilizia convenzionata (45% locazione e 55% vendita) per un investimento stimabile in 1,5 miliardi di euro e 350 imprese e coop impegnate nella realizzazione e dopo le varianti di densificazione adottate e approvate tra il 2009 e 2011, a quando gli espropri e le consegne delle aree?

Le opere di edilizia scolastica non realizzate dal 2008 con fondi impegnati e non liquidati per 52 milioni e 190 interventi che riguardano istituti di scuola nido, materna, elementare e scuola media inferiore, o le 398 opere di viabilità piccole e grandi per un totale di circa 250 milioni con fondi impegnati e non liquidati ci sono ancora?

L'unica certezza che abbiamo per i lavori stradali sono i richiami dell'Avcp che ha individuato nelle procedure di gara scarsa trasparenza, concorrenza e rotazione con affidamenti alle medesime imprese e inoltre i tempi di consegna dei lavori, successivamente alla gara, non sono risultati coerenti con l'urgenza con cui è stato motivato il ricorso alla procedura negoziata.

Nel caso delle caserme, trasferite dal demanio o della riconversione in spazi residenziali dei 15 depositi Atac, sia le une che le altre in zone centrali e pregiate, è possibile ipotizzare che, oltre i premi di cubatura del 30% già previsti, avviare una procedura preventiva di coinvolgimento dei cittadini residenti in quei quartieri per acquisirne il consenso alla trasformazione

urbanistica e si costruisca una procedura trasparente rigorosa e al tempo stesso certa nei tempi, al riparo da condizionamenti e pressioni di chi vuole speculare su aree pregiate senza sottostare a troppi vincoli progettuali e mettere in pista un laboratorio per un “nuovo modello romano” fuori dalla palude della cattiva politica?

E’ possibile applicare la stessa formula di buona prassi amministrativa al “Piano di assesto della stazione Tiburtina” approvato in Campidoglio a marzo del 2000 che prevede per i terreni circostanti la nuova stazione Tiburtina, dove ci sono stati circa 120 licenziamenti recentemente, una destinazione d’uso di residenziale, commerciale, culturale e alberghiero e procedere alla vendita delle aree da parte delle FF.SS e all’approvazione del progetto definitivo da sottoporre all’attenzione e alla votazione del Consiglio comunale?

Il bando, più volte modificato, per la realizzazione in Project financing del Campidoglio 2 in zona Ostiense ,di cui da anni si discute, è alla fase di decollo o resta ancora impantanato? Si è trovato il giusto equilibrio tra investimento privato e interesse pubblico?

Per i comuni del resto della regione neanche l’istituzione del patto di stabilità regionale che tentava di potenziare il ruolo di coordinamento della finanza locale da parte della regione Lazio ha ottenuto successo se le imprese di costruzione denunciano sofferenze di lavori e di pagamenti.

Con il risultato paradossale che la Provincia di Roma potrebbe investire per viabilità e manutenzione scolastica avendo risorse a disposizione ma gli viene impedito dal rispetto del “patto”.

Forse, dopo dieci anni di tagli a senso unico, di Enti “virtuosi” non ce ne sono più.

Il patto prima di regionalizzarlo, va rivisitato prima di tutto nel distinguere e valutare diversamente l'indebitamento da investimento e quello da spesa corrente, poi fare in modo che i comuni non si facciano carico di oneri tipicamente statali : ad esempio che le spese per una scuola o una caserma non vengano computate nel patto.

A proposito delle difficoltà che il patto crea non vorremmo assistere a scorciatoie fantasiose da parte di imprese che, a fronte del fatto che vengono obbligate da parte di committenti a sottoscrivere in deroga a leggi e regolamenti l'accettazione di pagamenti ritardati di un anno, le stesse imprese interpretando male una ripartizione del rischio, scaricano le stesse richieste sui lavoratori.

Lo stato di attuazione delle infrastrutture laziali è ormai tra il comico e il grottesco con uno scarto tra il dire e il fare ormai non più misurabile e senza fine anche, come dicevo, per la riproposizione del recente patto governo-regione di 7 miliardi di euro.

Allo stato attuale il completamento II e III lotto della Tangenziale dei Castelli Romani ha una copertura di 28 milioni; quello della Cassia a 4 corsie fino a Viterbo di 6.6 milioni; l'adeguamento della Salaria tra Passo Corese-Rieti 45 milioni; la Trasversale nord Orte-Civitavecchia 170 milioni, cifre insignificanti e insufficienti ad aprire cantieri.

Slitta a data da destinarsi la pubblicazione del bando di gara in projet-financing (ancora) per la realizzazione dell'autostrada Roma-Latina compresa la bretella Cisterna-Valmontone.

Prima di procedere alla assegnazione dei lavori, la Regione Lazio deve risolvere il nodo arbitrati oltre che eseguire la progettazione della tratta A12-Tor de Cenci, per evitare che i 468,4 milioni disponibili e finanziati dal Cipe vadano a coprire gli importi dei arbitrati di 800 milioni chiesti da due soci della vecchia concessionaria Arcea dopo che la Regione Lazio ha costituito la società Autostrade del Lazio conferendole il ruolo di concessionaria della Roma-Latina.

Proprio ora che la realizzazione del tratto Civitavecchia-Tarquinia dell'autostrada Tirrenica Livorno-Civitavecchia dopo aver superato ostacoli di tracciato di ogni tipo sembrava pronto ad iniziare, la concessionaria SAT ha ceduto a terzi il 69% delle sue quote azionarie, una parte ad una società controllata per intero da Caltagirone, una parte al MPS di cui Caltagirone è socio e vicepresidente e il restante al mondo cooperativo e queste operazioni di ingegneria finanziaria il loro perfezionamento ritarderanno di sicuro l'avvio dei lavori di un'autostrada strategica per il porto di Civitavecchia e per il rilancio occupazionale di un quadrante che dopo il completamento della centrale a carbone è in forte sofferenza?

Ancora l'attuale maggioranza regionale aveva assicurato di voler far partire un programma straordinario per le scuole, annunciandolo in assestamento di bilancio 2010 per 150 milioni ma a tutt'oggi bloccato; al contrario con l'abrogazione dell'art.33 della l.r. 15/2007 in sede di bilancio 2011, la Regione Lazio non finanzia più in deroga le opere pubbliche dei comuni, revocando e sospendendo anche i finanziamenti in atto.

Inoltre con appositi provvedimenti legislativi la precedente giunta sia nella legge finanziaria regionale 2009 che nell'assestamento di bilancio annuale e pluriennale 2009-2011 finanziava un programma micro-infrastrutturale a favore degli enti locali per numero 927 opere e per un finanziamento di 140 milioni (rifacimento strade, illuminazione pubblica, edilizia scolastica, abbattimento barriere architettoniche) che la giunta Polverini con l'assestamento di bilancio 2010-2012 ha abrogato bloccando un programma di sviluppo economico e territoriale già avviato causando seri danni a amministrazioni comunali, professionisti e imprese e naturalmente ai lavoratori.

E il recepimento del recente "decreto sviluppo" del governo diventerà centrale nella legge regionale 2009 quella del " Piano casa" già in fase di profonda rivisitazione con il disegno di legge dell'ottobre 2010 e il fallimento del lavoro della Commissione, rappresenta un ulteriore rallentamento alla sua approvazione?

Anche se la materia del governo del territorio è a legislazione concorrente e le norme statali valgono soltanto come indirizzi e possono essere recepite con un margine di flessibilità, che effetti avrà il decreto sviluppo in particolare per quello che riguarda il ruolo dei privati per la delocalizzazione di edifici o quartieri e per la riqualificazione di quartieri e periferie degradate in relazione con l'iniziativa pubblica dei comuni e alle loro prerogative sulla pianificazione attuativa?

I generosi aumenti dei premi di cubatura fino al 50% per la riqualificazione urbana e al 100% per la delocalizzazione sono equi e compensativi per i costruttori, i quali nella prima versione

della legge lamentavano difficoltà e rischi d'investimento troppo elevati?

Intanto il Lazio resta per il momento fuori dalla prima tranche del piano nazionale del social housing, piano che prevede contributi statali con cofinanziamento di enti pubblici e il coinvolgimento dei privati che nei 15 approvati hanno mostrato un grande interesse e partecipazione.

Provo ad articolare una serie di idee possibili con la premessa spero condivisa che l'attuale livello della crisi e il futuro prossimo in fase di peggioramento, non lascia spazio ad atteggiamenti autoreferenziali ma al contrario rimette in discussione comportamenti, certezze, ruoli associativi e politici e il senso di responsabilità verso i propri associati e i cittadini.

Nell'immediato ci dovrebbe essere una riprogrammazione delle risorse disponibili, che produce il doppio risultato di punire chi non procede con la cantierizzazione delle opere promesse e di rimettere in circolo risorse bloccate per destinarle a chi è capace ed in grado di utilizzarle.

Poi, nel breve-medio periodo, l'analisi del riposizionamento e cambiamento del mercato delle costruzioni dopo che il settore ha vissuto una lunga fase espansiva durata 12 anni.

Con il 2010 finisce il sesto ciclo dell'edilizia ed inizia il settimo. Nel 2011 si prevede che tutti i settori scenderanno, in misura più pesante le nuove costruzioni, meno il recupero.

Il principale motore del mercato del settimo ciclo edilizio sarà la riqualificazione del patrimonio esistente. Le crisi oltre a ridimensionare il mercato, lo riconfigurano.

Il mercato che uscirà dopo la crisi sarà diverso da quello che abbiamo conosciuto e allora la riqualificazione abitativa, insieme alle opere pubbliche, potrebbero rilanciare il settore, in buona sostanza dobbiamo interrogarci su come ridisegnare il futuro, riflettere sui caratteri innovativi del settore.

Il patrimonio edilizio è formato da un consistente numero di edifici costruiti prima della seconda guerra mondiale mentre il primo dopo guerra si è caratterizzato per il boom edilizio degli anni 60 con costruzioni realizzate spesso con materiali scadenti, evidente che per vetustà, che per condizioni di manutenzione, necessitano di interventi di riqualificazione e consolidamento.

- I cambiamenti della domanda portano alla riprogettazione del modello di edificio, di città di infrastruttura, i concetti di sostenibilità ambientale pongono l'efficienza energetica al centro del cambiamento del prodotto edilizio che si gioca solo attraverso un forte processo di innovazione.

- La domanda a seguito dell'evoluzione sociale è caratterizzata da un processo di segmentazione eccezionale (emergenza abitativa, anziani, single, studenti immigrati, turismo) sul quale ricalibrare l'offerta.

- L'integrazione tra il settore delle costruzioni e quello dei servizi pone il tema della gestione che richiede un'evoluzione del sistema d'impresa e il ripensamento del prodotto edilizio nel suo intero ciclo di vita.

- Poi l'uso di materiali e prodotti ad alta efficienza energetica, la diffusione di impianti di produzione di energia da fonti alternative, soluzioni per il riciclo e la riduzione dei rifiuti anche nell'edilizia.

Per realizzare orientamenti e cambiamenti radicali la leva fiscale , l'efficienza della P.A e gli incentivi statali diventano elementi indispensabili: la prima, le leve fiscali del 36% e del 55%, vanno fatte uscire dalle incertezze legislative di ogni manovra economica nazionale, considerando che l'universo delle famiglie che hanno fatto qualunque tipo di lavoro negli ultimi tre anni corrispondente a l'87% non ha usufruito di nessun incentivo fiscale, mentre si stima che l'impatto occupazionale per la sola detrazione del 55% abbia prodotto 53.200 occupati tra diretti e indiretti; un milione di euro investiti in efficienza energetica in genere comporta da 8 a 14 posti in più, inoltre è possibile accertare, attraverso la richiesta degli incentivi, la regolarità dei rapporti di lavoro che producono un maggior gettito fiscale e contributivo creando un saldo positivo tra la concessione del contributo e le entrate fiscali e contributive, per le casse dello Stato.

La seconda, l'efficienza della P.A, che attraverso la regia della politica semplifichi procedure, sistemi, permessi e autorizzazioni faciliti la vita alle imprese e le paghi regolarmente, e, soprattutto ,si faccia chiarezza sulla destinazione degli oneri di urbanizzazione pagati dalle imprese perché ci siano scuole e giardini di fronte alle abitazioni e non vengano destinati alle spese correnti dei comuni. La terza leva, per incentivare la soluzione della trasformazione dell'edilizia esistente, si potrebbe ipotizzare che i finanziamenti statali per infrastrutture comunali potrebbero essere erogati solo alle città che rispettano una certa quota di riqualificazione urbanistico-edilizia.

Poi vengono, non in termini di importanza, l'impresa e i lavoratori; la crisi sta determinando oltre che disoccupazione e chiusura d'impresе la destrutturazione della impresa media romana, quella con mezzi, uomini e attrezzature, che è stata la spina dorsale del settore sia per le relazioni industriali che per gli orientamenti associativi e che oggi è messa nella condizione di privarsi del lavoro, non solo degli operai, ma anche dei tecnici e amministrativi.

Se il quadro di cambiamento descritto è credibile il mondo dell'impresе, penso, debba affrontare due urgenze la prima: il consolidamento della media impresa, e il mondo sindacale ne sente la necessità, che passa attraverso la trasparenza del mercato, i sistemi di aggiudicazione e i criteri di qualificazione.

L'altra urgenza invece investe il mondo della piccola e piccolissima impresa: in un mercato in cambiamento, serve un sistema di aggregazione per fare filiera presentarsi unitariamente al mercato, offrendo pacchetti chiavi in mano che solo in rete sarebbero in grado di offrire, utilizzando e rimodulando, anche con nuovi incentivi, lo strumento delle reti di impresе che si presenta strumento elastico e leggero e proprio per questo utile per evolvere cambiare e crescere e che presuppone il superamento di rigidità organizzative individuali d'impresa e un approccio intelligente e coraggioso al cambiamento e abbandonare l'idea di localismo spesso teorizzata e individuata come soluzione.

Per i lavoratori, in un processo di trasformazione del settore come ipotizzato, il ruolo dell'associazionismo e della pratica contrattuale collettiva nazionale e provinciale diventa decisivo,

per un verso nella fase di accesso agli ammortizzatori sociali, perché per la frammentarietà del settore soltanto una piccola parte dei lavoratori che hanno perso il posto di lavoro sono censibili, la maggioranza restano degli sconosciuti e, solo attraverso una triangolazione Istituzioni, associazioni datoriali e OO.SS è possibile trovare comportamenti omogenei e coerenti per tutti;

per primo verso i sistemi formativi professionali di settore e le notevoli risorse pubbliche e private disponibili potrebbero rappresentare una grande opportunità formativa per nuove conoscenze e tecniche innovative da applicare in fase realizzativa e operativa.

Idee utili a definire il futuro industriale di un settore che a torto è sempre stato considerato stagionale, residuale e privo di attrazione, sicuramente non strategico, condizioni in contraddizione con le continue dichiarazioni sull'importanza del settore delle costruzioni della funzione anticiclica o dell'incidenza della ricchezza prodotta sul Pil regionale o sulla importanza di un moderno sistema infrastrutturale che faciliti non solo il trasporto delle persone ma anche quello delle merci in una economia dinamica e globalizzata.

Per questo non va mai dimenticato, anche se non era tema del giorno, che il campo di gioco in cui ci muoviamo è rappresentato spesso da lavoro nero e irregolare, riconfermato anche dall'Osservatorio congiunturale di settore dell'ANCE dove il tasso di irregolarità nel rapporto tra unità di lavoro e valore della produzione è passato dal 9.8 al 10.5, da continui infortuni da condizioni di lavoro senza diritti o la giusta retribuzione da

minacce e ricatti nei confronti di lavoratori immigrati e tutta una serie di condizioni che ognuno di noi nel ruolo e nelle responsabilità che gli appartengono è obbligato a risolvere, altrimenti una prossima futura ripresa ci consegnerà un settore con gli stessi problemi endemici di sempre, e daremo ragione ai nostri detrattori.

Per la Fillea questo convegno non è un punto di arrivo ma di partenza, consapevoli che la crisi sta producendo e produrrà nei prossimi mesi ancora effetti pesanti.

Questo di oggi è il nostro contributo consapevole di rappresentare una parte importante, ma una parte, non sufficiente a modificare il corso della crisi e senza il protagonismo e l'azione degli altri attori, associazioni sindacali, imprenditoriali, politiche ed istituzioni, la crisi potrebbe avere conseguenze negative sulle relazioni sociali e modificare rapporti che fino ad oggi si sono basati sulla solidarietà e l'inclusione tra lavoratori italiani e stranieri, vista la grossa presenza di lavoratori immigrati impegnati nei cantieri laziali e senza i quali l'edilizia soffrirebbe. Il cantiere ha rappresentato in questi anni un luogo d'elezione e d'eccellenza per l'integrazione e la contaminazione di culture e lingue diverse.

Ed è nella consapevolezza della crisi che le parti sociali ricercano i motivi delle azioni comuni e condivise per frenarne gli effetti con il senso di grande responsabilità e maturità dimostrato nei periodi di recessione e per il ruolo sociale che rivestono e le aspettative che alimentano.

Chiediamo, se fosse possibile già da domani, la convocazione di un tavolo rappresentativo e interistituzionale snello e operativo,

che non sia un giro di giostra, ma affronti la straordinarietà e l'acutezza della crisi con strumenti straordinari che salvaguardino le imprese e i lavoratori a partire dalla riprogrammazione degli impegni di spesa e da accordi che prevedano l'utilizzo di clausole sociali di ricollocazione occupazionale.

La Fillea unitariamente con Feneal-Uil e Filca-Cisl continuerà a organizzare , vigilare e promuovere tutte quelle azioni necessarie di difesa e tutela dei lavoratori, denunciando ritardi, rallentamenti nelle fasi progettuali e autorizzative e occupando fisicamente, se necessario, tutti quei siti cantierabili che hanno risorse impegnate e non utilizzate , che la burocrazia incaglia nella polverizzazione delle competenze fra la miriade di leggi e regolamenti, di enti locali e Regioni che ,a colpi di ricorsi al TAR ,sono in grado di bloccare tutto nella assenza colpevole della politica che resta spettatrice e non considera l'alto costo della ritardata realizzazione delle infrastrutture programmate e i danni per la collettività

Chiudo facendo riferimento al titolo del nostro convegno "chi sta fermo crepa" che non ha nessun significato premonitore ma serva da stimolo da riflessione che guardi avanti al futuro, perché noi non abbiamo nessuna intenzione di crepare prematuramente.

Roberto Cellini

Segr. Generale Fillea Cgil Roma e Lazio